



Amicale des Anciens de l'Air de la Gironde

Le mot du Président :

Notre Amicale

En cette période de fêtes, au seuil de cet hiver 2023, période où la vieillesse peine à réchauffer ses vieux os, j'ai de profondes pensées à l'égard de nos anciens, de nos malades, de tous ceux qui sont privés du conjoint, de celui ou de celle qui souvent apportait tout au long de la vie, si longue et si courte à la fois, sa béquille d'amour pour tenir le coup et faire le pied de nez à l'horloge du temps. Tel un joli cadeau, je ne puis résister de chanter avec vous l'extrait ci-contre de la belle chanson de l'ami Gilbert. Je suis sûr que nous la chantons ensemble, car nous l'avons chantée..., rappelez vous !

« *Y a toujours quelqu'un pour quelqu'un... Y a toujours une société... La solitude ça n'existe pas...* » Nous rejoignons ici, au plus profond, les fondements mêmes de notre Amicale. Mais parvient-on suffisamment à nous inscrire dans cet apostolat pour faire mentir son auteur ? Si nous ne parvenons pas toujours à rompre des solitudes, sachez que nous y sommes cependant très attachés, la solidarité étant la première valeur de notre devise.

Espérons que "nos vieux", à qui nous devons notre plus profond respect, ne souffriront pas cet hiver des restrictions d'énergie qui vont aggraver leurs conditions physique et morale car le froid ressenti augmente avec la vieillesse, or eux, n'étaient pas aux "35 heures avec RTT" pour la préparer.

Au nom du Conseil d'Administration de l'Amicale des Anciens de l'Air de la Gironde, je souhaite à tous, du fond du cœur, de bonnes fêtes au sein de vos familles et tous mes vœux pour 2023.

Jean Boulade

La solitude ça n'existe pas...

Chez moi, il n'y a plus que moi

Et pourtant ça ne me fait pas peur

La radio, la télé sont là

Pour me donner le temps et l'heure

J'ai ma chaise au Café du Nord

J'ai mes compagnons de flipper

Et quand il fait trop froid dehors

Je vais chez les Petites Sœurs des Cœurs

Peut-être encore pour quelques loups

Quelques malheureux sangliers

Quelques baladins, quelques fous

Quelques poètes démodés

Y a toujours quelqu'un pour quelqu'un

Y a toujours une société...

La solitude ça n'existe pas...

Gilbert Becaud (extrait)

Autour de Noël...



En l'an 336 l'empereur romain Constantin, converti au christianisme, décide de célébrer la naissance de Jésus le 25 décembre, le 24 étant sa date de naissance supposée et semble-t-il, encore incertaine de nos jours.

Diffusée par la christianisation progressive de l'Europe et du bassin méditerranéen, la fête de la Nativité va remplacer peu à peu différentes fêtes païennes liées au solstice d'hiver.

Dès lors, Christ étant présenté comme le « soleil de justice » d'une nouvelle ère, sa naissance ouvre à minuit, l'année chrétienne lors d'une messe rituelle.

Ainsi, le récit évangélique de sa naissance sert de base pendant des siècles à une grande richesse artistique : peinture, sculpture, musique, littérature, que renforce la diffusion de la crèche au XIII^e siècle, sans que les ferments d'autres traditions ne disparaissent totalement.

C'est Saint François d'Assise qui, rentrant de Terre Sainte et marqué par sa visite à Bethléem, reproduisit la scène de la nativité à Greccio en Italie pour la nuit de Noël 1223. Elle sera popularisée après la révolution de 1789, d'abord dans les paroisses puis chez les particuliers, lorsque les églises devenues "propriétés de l'état Français" seront fermées, en 1793.

Dès lors, des crèches plus locales apparaissent. Ainsi des crèches provençales et leurs fameux "santons". Le mot vient du provençal (santoun "petits saints"), de l'ange Bou-

farèu qui guide des bergers vers la crèche à Lou Pistachié, le valet de ferme et le célèbre Ravi, pardi !

Le sapin d'origine germano-nordique, est le signe d'une nature vivante malgré l'hiver. Honoré dès le XVI^e siècle, il gagne les églises et s'impose comme symbole de la période des fêtes de fin d'année parallèlement à la déchristianisation de l'Europe. Cette merveilleuse image, chaude au cœur de chacun, est en voie de remplacement par de vilains métaux, brillant de toute leur froide nature sans âme.

Le Père Noël est un personnage fictif lié à la Noël dont les sources remontent à des croyances antiques. Saint Nicolas de Myre est considéré comme étant à son origine. Le personnage, sa mythologie et ses attributs modernes se sont construits au cours des siècles, tant d'un mélange d'influences de religions et de doctrines disparates, que d'une volonté mercatique* occidentale plus récente (*marketing, in"english" !)

Cette tradition, qui se mondialise au XX^e siècle, rajoutera une dimension profane à la fête chrétienne, plus orientée vers les enfants, les familles et les cadeaux.

Au milieu du XX^e siècle, Noël perd de son aspect chrétien et maintient particulièrement vivante la tradition de la fête en conservant autour d'un repas l'échange de cadeaux autour du sapin.

le regroupement des cellules familiales Hors des foyers, la Noël donne lieu à l'illumination des rues, maisons et magasins et à l'organisation de marchés de Noël : une période importante sur le

Édito	1
Autour de Noël	
Marie Marvingt	2
Gratitude inattendue	4
Sophie Adenot	6
Social	7
Solution du Jeu 118	
Assemblée Générale	8
Journée Choucroute	
LOTO	
Crèche dans la Légion	

plan commercial. (source historique Wikipédia)

« Paris ne s'est pas fait en un jour ! » La Noël non plus. À la lecture de l'Histoire de Noël très résumée ici, on prend conscience des racines profondes, fruits d'un mariage subtil entre le religieux et le traditionnel qui, au fil des siècles, a nourri notre civilisation occidentale sur laquelle repose la laïcité "à la française".

Altruiste, elle se fonde sur la vraie tolérance dans les

croyances religieuses dans la sphère privée, respectant ainsi les lois de la République, lois édictées par les élus du peuple, liant indispensable au ciment d'une nation.

Monsieur Jourdain faisait de la prose sans le savoir. Pour ce qui pourrait concerner la pérennité de notre culture civilisationnelle, avons-nous toujours conscience de la richesse de ces acquis ?

Georges Billa

Française pionnière de l'aviation, inventrice, sportive, alpiniste, infirmière et journaliste **MARIE MARVINGT** : l'extraordinaire méconnue !

Toutes choses égales par ailleurs, les techniques évoluant, il n'est pas aisé de s'adonner à des comparaisons qui se voudraient raisonnables concernant l'extraordinaire parcours de Marie Marvingt (1875 - 1963), relaté dans notre N° 117 édition juillet 2022, parcours probablement jamais égalé à ce jour. Notre N° 118 édition octobre 2022 ayant consacré, une place importante aux feux de cet été, nous avons été contraints de reporter ici le volet aérien de Marie Marvingt. LR

"La fiancée du danger", du ballon libre à l'avion...

Marie est attirée par tout ce qui relève du domaine aérien. Cette passion lui fait abandonner toutes les autres disciplines, à l'exception des sports d'hiver. Elle effectue, en ballon libre, son premier vol accompagné en 1901, obtient son brevet de pilote de ballon libre (n° 145) et fait son premier vol en solo le 19 juillet 1907.

Le 26 octobre 1909, elle est la première femme à piloter un ballon au-dessus de la mer du Nord et de la Manche. Son ballon, *L'Étoile filante*, décolle de Nancy. Elle emmène le colonel Émile Garnier. Elle choisit de traverser la mer du Nord. La sortie de 720 km dure 14 heures. À 2 500 m d'altitude, la neige sur le ballon, obligeant au délestage. Souvent, la nacelle touche l'eau, évite les falaises anglaises, et en pleine nuit, touche des arbres. Éjectée, Marie tombe, mais en garde un bon souvenir !

En décembre, elle effectue les premiers essais d'un avion, à Mourmelon : premiers remous, atterrissages violents, elle frôle la collision avec un biplan.

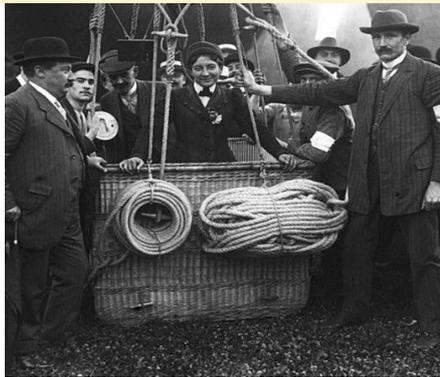
En 1910, elle gagne le 1^{er} prix de distance de l'Aéro Club de l'Est avec un vol en aérostat de Nancy à Neufchâteau.

En octobre, sur son Antoinette, elle passe les trois épreuves du brevet de pilote aviateur à Mourmelon et devient officiellement titulaire du brevet de pilote n° 281 de l'Aéro-Club de France le 8 novembre.

Troisième femme au monde à obtenir ce brevet de pilote après les Françaises Élisabeth Deroche (n° 36) et Marthe Niel (n° 226), elle est la seule femme au monde à posséder son brevet de pilote pour avoir piloté seule un avion.

Le 27 novembre, elle établit le premier record féminin de durée de vol avec 53 minutes, remportant la première coupe Femina. Dans un froid glacial, elle réalise 15 tours d'une boucle de trois kilomètres avant d'être forcée d'atterrir pour un problème de moteur. Début décembre, Hélène Dutrieu lui ravit le record avec un vol d'une heure et neuf minutes. Motivée, Marie fait poser un réservoir plus grand pour pouvoir voler quatre heures. Cette tentative échoue à cause du mauvais fonctionnement du moteur. De plus, la casse de son hélice à l'atterrissage l'oblige à des réparations qui l'empêcheront de repartir dans le temps imparti.

Août 1911. Elle tombe sur un arbre, lors d'un meeting à Saint-Étienne. Puis elle cumule 717 vols sans la



moindre casse et fait 14 ascensions en sphérique. Paris à Bruxelles et Paris à Mars-la-Tour.

12 décembre 1913, vol vers Reims. Prise dans le brouillard, elle atterrit sur un champ à Machault. Le châssis se bloque dans la boue et l'appareil se renverse. « Une fois de plus je reste la fiancée du danger..., Mon casque était complètement enfoncé dans la terre, mon visage baignait dans le sang. Écrasée sous la masse de mon appareil, je respirais difficilement.

Heureusement qu'avec ma main gauche, je pus creuser la terre près de ma bouche pour me permettre d'aspirer un peu d'air ». Coincée sous la coque près de 35 minutes, elle s'en sort sans fracture, le visage lacéré, dont une artère faciale. Ceci après 2 ans et environ 900 vols sans accident.

Avion Ambulance

En 1910, le D^r Duchaussoy, fondateur de l'Association des Dames françaises de la Croix-Rouge, propose un prix pour la réalisation d'un avion-ambulance. Marie Marvingt conçoit un prototype avec l'ingénieur Louis Béchereau, mais la commande de 2 modèles n'aboutira pas.

La Direction de l'aéronautique militaire approuvera ensuite un nouveau projet proposé. En 1912, Marie exposera les plans de son avion-ambulance au salon de l'aviation. En tournée de conférences pour promouvoir la création d'avions de secours, elle recueille des fonds afin de mener à bien "son plus cher désir de Française".

Sa causerie, intitulée "Deux heures dans les airs", illustrée de nombreuses projections d'images et de films, lui permet de recueillir plus de 21 000 des 36 000 francs nécessaires pour construire le premier avion-ambulance.

Le ministre de la Guerre Eugène Étienne s'intéresse à son projet et le poète Émile Hinzelin y consacre un poème :

« Pour le suprême effort des combats nécessaires,
Aux avions français, il a poussé des serres.
Une exquise Lorraine au vaillant cœur voulut
Que l'oiseau de combat fût l'oiseau de salut
Et que, portant secours au blessé qui succombe
L'aigle miraculeux se changeât en colombe. »

Cependant, Marie Marvingt n'arrivera pas à mener à bien ce projet avant le début de la Première Guerre mondiale.

Première Guerre mondiale

Avant le refus de l'Armée Française de l'engager comme pilote, elle participe à 2 bombardements sur le terrain de Metz ce qui lui vaut d'obtenir la croix de guerre 1914-1918.

Ses études en médecine lui permettant de devenir infirmière-major, elle assiste un chirurgien réputé à Nancy. Elle fait le récit dans les journaux des bombardements sur la ville. Après 30 mois, elle retourne sur le front déguisée en homme au 42^e bataillon de chasseurs à pied sous le nom de Beaulieu. Elle sera démasquée après 47 jours. (Notre N° 117 juillet 2022).

Contrainte de quitter le front, elle rejoint le 3^e régiment des chasseurs alpins, en tant qu'infirmière et correspondante de guerre aux Dolomites, sur le Front italien. Elle y évacue alors régulièrement les blessés à skis.

Après la Première Guerre mondiale

Marie Marvingt poursuit son travail de journaliste et devient officier de santé des armées au Maroc.

En avril 1920, elle fixe un record de marche avec une randonnée de 57 kilomètres dans les Alpes-Maritimes et s'investit pleinement dans l'aviation sanitaire.

Au début des années 1920, elle multiplie les conférences en Afrique, à Tunis, en Algérie, au Maroc, à Dakar et en Afrique du Sud. Déléguée de la Ligue Aéronautique de France, elle recrute de nombreux adhérents sur le continent pour vendre des appareils français.

1929 : elle organise le 1^{er} congrès international de l'aviation sanitaire. En Grèce en 1930 elle fait une quinzaine de conférences avec démonstrations en vol, ce qui entraîne la création, par le premier ministre Elefthérios Venizélos, d'un comité hellénique d'aviation sanitaire insulaire.

Au cours de sa vie, elle aurait prononcé plus de 3 000 conférences sur l'aviation sanitaire. "Le Figaro" considère que « L'aviation en général, l'aviation de tourisme et l'aviation sanitaire n'ont pas de meilleure propagandiste que l'aviatrice française, une des toutes premières aviatrices du monde ».

Au début des années 1930, Marie Marvingt poursuit ses conférences dans le milieu scolaire avec une causerie intitulée "Vingt et un ans d'aviation". En 1931, elle crée le challenge "Capitaine Paul Echeman" (mort le 14 mai 1912 lors d'un atterrissage), récompensant la meilleure transformation d'avion en avion sanitaire,

En 1934, elle fait un voyage d'études et de propagande aéronautique de 19 mois au Maroc. Elle y écrit et réalise le film "Les Ailes qui sauvent", dans lequel elle apparaît. Elle le présente à Paris le 20 juin en présence du ministre de l'Air Victor Denain, film acquis en 1969 en version longue par Gaumont. Elle réalisera ensuite le documentaire "Sauvés par la colombe" (1949).

Aux portes de la Mauritanie, elle est la première femme européenne à entrer dans Tindouf et dans 17 autres centres. Elle en rapporte plus de 500 clichés photographiques. Elle y invente un ski métallique pour skier sur les dunes du désert. Les forces françaises s'en inspireront pour les atterrissages d'avion sur la neige.



Elle crée une formation pour le sanitaire aérien dont elle devient de fait la première diplômée, ce qui lui vaut de recevoir la médaille de la Paix du Maroc.

Journaliste, elle écrit dans les quotidiens français dont un portrait d'Isadora Duncan en 1936 ou encore un billet sur la tragique disparition d'Amelia Earhart.

Seconde Guerre mondiale

Pendant la Seconde Guerre mondiale, Marie Marvingt est infirmière de l'air. Elle invente un type de suture chirurgicale qui permet de recoudre les blessures plus rapidement sur le champ de bataille pour éviter les infections.

En 1939, elle est à Sainte-Alvère en Dordogne où elle fonde un centre de convalescence pour les aviateurs blessés nommé "Le Repos des ailes".

La nation reconnaissante ?

Puis Marie Marvingt qui n'a pas droit à une pension de retraite connaît la pauvreté. Elle vit de son métier d'infirmière et de moins en moins de ses conférences.

L'ancienne gloire du sport continue cependant de recevoir des décorations. En 1949, elle devient officier de la Légion d'honneur. En 1955, elle reçoit le grand prix Deutsch de la Meurthe de la Fédération nationale d'aéronautique à la Sorbonne pour son œuvre dans l'aviation sanitaire.

Le 20 février 1955, le gouvernement américain, pour son 80^e anniversaire, lui offre un vol à bord d'un chasseur supersonique, le McDonnell F-101 Voodoo, depuis la BA 136 Toul Rosières. Elle reçoit en 1957 la médaille du Service de Santé de l'Air.

En 1959, elle passe son brevet de pilote d'hélicoptère, et pilote l'année suivante, à l'âge de 85 ans, un Djinn, premier hélicoptère à réaction du monde. Au cours de sa vie, elle bat un total de 17 records en tant que pilote.

En 1961, à 87 ans, elle effectue le trajet de Nancy à Paris à vélo, pédalant dix heures par jour.

Elle décède le 14 décembre 1963 dans un hospice, près de Nancy. Seuls, "Le Monde" et les journaux américains "The New York Times" et "Chicago Tribune" lui consacrent une rubrique nécrologique. Elle est inhumée au cimetière de Préville à Nancy.

Morte journaliste relativement pauvre, elle laisse à la postérité, son nom gravé dans plusieurs sites de France (écoles collèges gymnases, piscines, rues, places...

Place de la Carrière à Nancy



2004. La Poste française émet un timbre en son honneur. 2014. La 5^e édition du Festival du film de montagne lui rend hommage. Elle a été la première femme à gravir la Dent du Géant, dans le massif du Mont-Blanc, en 1903.

2016. Sainte-Alvère en Dordogne appose une plaque à sa mémoire sur le mur de la maison où elle a vécu pendant la Seconde Guerre mondiale.

Février 2018, elle est le sujet de l'émission télévisée "Sous les jupons de l'Histoire".

Mars 2019, le département de Meurthe-et-Moselle expose, la bicyclette "Zéphirine" de la sportive, prêtée par le Comité Marie-Marvingt.

Septembre 1987, elle intègre à titre posthume l'International Women's Sports Hall of Fame.

Gratitude infinie et... inattendue.

SUD-ALGÉRIEN 1957

Je vous ai déjà parlé de gratitude : eh bien, poussé gentiment par trois de nos "amicalistes" à vous le raconter, voici un autre évènement gardé au fond de ma mémoire parmi les souvenirs qui me tiennent à cœur. Vous le verrez, il est là aussi question de gratitude et si dans un précédent article j'avais dit que je n'évoquerais pas le côté "guerre" d'Algérie, tant pis ! Car c'était fait, aussi, d'évènements inattendus, comme celui-ci.

Ne vous étonnez-pas des « X, Y et Z » remplaçant certains noms : j'y tiens !

En mission dans le Reg.

Le 24 septembre 1957, notre Compagnie de fusiliers appartenant au BFA 06/541 est installée à Bidon II. J'ai été chargé d'assurer la protection de la centrale électrique de Colomb-Béchar. C'est une centrale thermique qui fonctionne au charbon et qui produit de l'électricité pour toute la zone sud-Béchar. C'est grâce à elle que la population possède la « fée lumière ». Pourquoi cette mission ? Un ingénieur, gardé par 2 tirailleurs sénégalais a été "défenestré" (oui !) : j'ai de l'ordre à remettre, mais pas que cela ...; je vais même avoir en renfort, pendant plusieurs jours... un inspecteur de la DST (Monsieur X).

Une nouvelle aventure m'attendait en cette fin novembre 1957, mais quelle aventure !? J'ai bientôt 22 ans. Temps relativement couvert. Il ne fait pas spécialement chaud aujourd'hui.

La mission qui m'a été définie est d'assurer une escorte aux travailleurs du Mer-Niger en faisant une ouverture de voie ferrée pour le train Béchar - Bechar Djedid - Ksiksou - Abadla afin de détecter des mines et des embuscades éventuelles. Moyens : une équipe de cinq fusiliers et un chauffeur, munitions, rations de combat normales, eau, un camion GMC plateau tapissé de sacs de sable anti-mines, **pas de radio**. Nous n'avons plus de piles..., ni le modèle de poste utile dans ce genre de mission..., compte tenu des distances. Nous arrivons, de bonne heure le matin, au lieu où doit débiter notre ouverture de voie ferrée. Nous sommes en pleine zone interdite, à proximité de l'Oued Béchar, qui, en cette saison, dans l'endroit où nous sommes, est encore pratiquement à sec.

Voie ferrée endommagée par des mines.

En débarquant du camion, nous remarquons immédiatement des anomalies et nous découvrons la voie en partie détruite sur 1 km. Dans la nuit, les "fells" avaient posé 70 mines dont plus de 40 ont éclaté (beaucoup de minicoups). Méfiance immédiate, mais là, le terrain, autour de nous, n'est que de la hamada et il y a peu de rochers ou d'abris pour qu'un adversaire éventuel puisse se cacher ou nous tendre une embuscade. Nous craignons seulement des mines piégées.

Pour poser 70 mines dans une nuit, il faut du monde : où sont passés tous ces poseurs de mines ? (Une petite partie de la population locale ne peut pas être étrangère à cette affaire ; volontairement ou pas, à cause des menaces de mort, de mutilations : égorgement, nez coupé..., dont les femmes et les enfants ne sont pas exclus). Aucune trace apparente : pour un "boujadi", le "bleu" que je suis, la hamada ne trahit pas facilement, seul un spécialiste, un pisteur, un vrai « comme chez les Indiens », peut trouver des traces.

Le train ne circule que tous les trois jours pour Ksiksou et Abadla (aller-retour) et donc celui d'aujourd'hui doit passer coûte que coûte.

Nous nous mettons au travail pour enlever les mines qui restent. Nous regroupons tout ce que nous avons "dépiégé"

ou trouvé, en prenant beaucoup de précautions pour nous déplacer.

Il y a de tout dans les mines : de la vraie "mine", des montages bizarroïdes, des destructions réalisées, des engins non explosés, des pinces à linge, des allumettes, j'en passe... Certains dispositifs sont simplement posés sans avoir fonctionné : les fellaghas ont, sans doute, été dérangés ou bien ils n'ont pas eu le temps suffisant. Ou bien ces charges ont-elles été abandonnées volontairement ? Dans quel but ? Pour que l'on sache que les ALN / FLN ont les moyens ? Ou bien pour que l'on connaisse l'origine de ces produits ? J'ai bien lu (et je connais très bien) le nom « Y », celui de la firme qui fournit les explosifs et le lieu de provenance.

Les tracts du FLN.

Tout autour de la voie ferrée se trouvent de nombreux tracts destinés à l'armée française, et en premier lieu à nous qui venons voir « le fruit de leur travail. » Que disent ces documents ? Ils sont tous identiques, photocopiés et se présentent recto-verso.

Je ne fais pas de commentaire si ce n'est de faire remarquer qu'il s'agit de propagande habilement rédigée et que lorsqu'on nous taxe « *de tuer nos femmes et nos enfants* », je revois encore une Sudiste de Kénadsa et la façon ignoble et sauvage de son exécution par le FLN...

Quant à nos pertes ?... Je découvre avec cette propagande, l'action psychologique !

Le train « la Rafale » vient d'arriver avec des ouvriers qui, sous notre protection et celle du convoi, commencent à réparer la voie. Ils travaillent très vite : ce sont des connaisseurs et ils ont l'habitude.

Grâce à la radio qui est sur le train je peux contacter le Commandant du Secteur à Colomb-Béchar et rendre compte de mon début de mission. Il m'est immédiatement envoyé un capitaine de gendarmerie et plusieurs personnes (surtout des arabes qui sont pisteurs) pour essayer de repérer des traces afin de pouvoir déclencher une opération.

Un avion venu de nulle part.

Tandis que nous assurons la protection des travailleurs, un avion nous survole à basse altitude. C'est un "Tiger Moth" civil avec deux personnes à bord. Le moteur fait des « touf-touf-touf... », apparemment une panne de la mécanique. L'avion fait un tour et vient se poser à quelques encablures de mon GMC, assez facilement : la hamada est parfaitement plate à cet endroit, sorti des nombreux cailloux évidemment. Mais le pilote est « un bon ! »

Qu'est-ce que le *Tiger Moth* ? Le D.H.82 Tiger Moth est un avion biplan des années 1930 conçu par De Havilland, Longueur : 7,40 m - Envergure : 8,90 m (oui !) - Hauteur : 2,70 m - Poids : 828 kg (oui !). Les Français l'appellent vulgairement le "Tigre".

Je m'avance vers l'avion. Celui qui semble en être le pilote en descend, vient vers moi, se présente, je ne retiens pas tout de suite le nom ! Il me précise qu'ils sont bien contents que nous soyons dans le coin, car si la panne

avait eu lieu plus loin... en pleine zone interdite... !

En effet les deux aviateurs qui étaient à bord ont eu une chance extraordinaire de tomber sur nous. Ils se crashaient 10 kms plus loin, je suis sûr que nous n'aurions jamais revu ni les hommes vivants, ni l'avion. Nous aurions trouvé nos deux hommes horriblement mutilés. Les FLN / ALN n'ont aucune pitié, ils ne s'encombrent pas souvent de prisonniers et l'avion aurait été détruit évidemment !

L'avion était en liaison "confidentielle" vers Hammaguir.

Les politesses échangées, il m'indique qu'il est pilote à l'aérodrome civil de Colomb-Béchar et qu'il transporte une personne importante qui doit rejoindre Hammaguir, le Centre d'essais, de toute urgence et le plus discrètement possible. Je contacte le capitaine de gendarmerie : il va faire le nécessaire pour le ramener sur Colomb-Béchar et faire assurer son acheminement, par avion, sur Hammaguir. Je remets, à la représentation gouvernementale, l'ensemble des tracts récupérés, sauf un que je vais garder précieusement malgré le mauvais tirage.

Je rassure donc le pilote et nous allons à la rencontre du voyageur qui vient de descendre de l'avion. Il a une serviette à la main. Que contient-elle ? Mystère, sans doute des "choses" intéressant le fonctionnement de "Véronique" et de bien d'autres lanceurs... Cette fusée est en cours d'étude et il y a eu quelques déboires, à ce jour. D'ailleurs je n'ai pas à « en connaître. » Et puis, la protection des deux personnes est assurée, c'est l'essentiel !

Sont arrivés deux mécaniciens de l'aérodrome (dont l'un est aussi pilote) qui vont essayer de résoudre la panne. Ils vont rester avec nous.

Le travail de déminage et de réparation de la voie ferrée est terminé. Le train repart. Pour nous, mission accomplie. Nous nous retrouvons seuls en pleine zone interdite. De nouveau le grand silence du Sud. La journée est bien avancée, mais avec un aléa. Les mécaniciens n'ont pas pu réparer l'avion, c'est beaucoup plus sérieux, il faut des pièces.

Que faire de l'avion ?

J'ai bien lu l'un des tracts et même relu. Propagande ou pas, il ne m'a pas échappé que les fellaghas se gargarisent de nous avoir détruit un certain nombre d'avions. **Et il nous en reste un sur les bras !** Il est vrai que ce n'est pas un avion de combat, ce n'est qu'un simple "Tiger Moth", mais, pour l'époque (nous sommes en 1957) c'est un AVION, et qui, malgré sa panne, peut encore rendre des services importants pendant de nombreuses années. La preuve !

Un avion en remorque d'un GMC !

Nous nous DEVONS de le ramener à l'aérodrome civil de Colomb-Béchar. Le devoir nous motive... ! Seulement, voilà, un avion, même de ce genre, c'est encombrant. Après mûres réflexions, nous décidons de poser la queue avec sa roulette à l'arrière de notre GMC sur les sacs de sable, de bien amarrer le tout, et... nous allons ramener "la Bête" un peu comme si nous avions une remorque.

Spectacle un peu curieux de cet avion à cheval sur notre camion, cela surprend. Seulement voilà, je me répète, un avion ce n'est pas une remorque, il y a des ailes, et elles font près de 9 mètres. Quant à notre GMC, il fait 6,50 m de long. Tant que nous roulons sur la piste à très petite allure, malgré les cailloux, tout va bien, mais... il y a l'oued Béchar à traverser. Pour passer au gué, la piste passe entre quelques blocs de rochers. Oh ! Il n'y en a pas beaucoup, mais il y en a ! Le "Tigre" avec ses ailes est trop large pour passer normalement dans ce mini canyon et il

n'y a pas d'autre gué. Nous soulevons les ailes, tournons l'avion en travers, le décrochons du camion, le raccrochons. Il s'agit de ne pas faire froter les fragiles ailes de toiles aux parois de l'oued.

Dernière solution, démonter les ailes : on ne peut s'y résoudre, cela est trop long et trop compliqué, même avec les mécanos et la caisse à outils. Allez, encore un dernier essai, un dernier effort, et... nous réussissons enfin à franchir ce passage très difficile, **sans avoir abîmé l'appareil.** Maintenant, tout est simple, nous venons de manger notre pain noir. Encore la piste, mais tout est plat autour de nous et nous atteignons enfin la route goudronnée vers Bidon II : voie royale, même si nous ne roulons pas très vite.

Nous avons mis plus de 2 h 30 pour arriver à Bidon II, et il fait encore jour. Il faut continuer, dans cet équipage, pour amener l'avion jusqu'à l'aérodrome civil de Colomb-Béchar. Imaginez le curieux spectacle d'un camion GMC traînant derrière lui un avion, roulant à très petite vitesse, sur une route, assez large, bordée de poteaux électriques et téléphoniques : une espèce de "grand T" en déplacement. Imaginez aussi : un groupe d'hommes, réjouis à l'idée d'évoquer la tête des gens que nous allons rencontrer et que... nous rencontrons.

Mon second et moi-même, debout sur le plateau derrière la cabine, faisons des grands signes pour faire dégager les rares véhicules que nous croisons. Les chauffeurs sont un peu étonnés, mais tout le monde nous facilite la tâche en se rangeant du mieux possible. Nous prenons plus que toute la route : c'est tout de même un sacré "cirque" !

Arrivée à Colomb-Béchar, déchargement de l'avion, remise entre les mains du personnel civil qui nous remercie à n'en plus finir. Nous sommes conscients que nous venons d'accomplir un exploit, heureux et fiers d'avoir pu ramener intact cet appareil. Compte rendu immédiat à mon commandant de compagnie, grâce au téléphone de l'aérodrome. Mission terminée, nous retournons le plus rapidement possible à la Centrale thermique car il va falloir en assurer la protection de nuit, alors que le deuxième groupe est resté en protection de jour. Le train-train pour appelés et engagés reprend...

Seulement, voilà, l'histoire n'est pas terminée.

Quelques jours plus tard, on me confie encore une ouverture de voie ferrée. J'accomplis cette mission sans difficultés majeures, mais cette fois-ci, grâce à la Légion Etrangère (4^{ème} CSPL) il m'est **donné des moyens radio.** Ceux-ci vont servir car dans le courant de l'après-midi, je reçois un message de mon commandant d'Unité qui m'ordonne de rentrer illico, à la Centrale : sans aucune autre explication. L'inquiétude règne « dans mon petit cœur ». Qu'a-t-il donc bien pu se passer à la Centrale qui justifie un retour précipité ? Attaque ? De jour, étonnant ! Attentat, destruction ? Toujours possible !

Revoici mon pilote !

Retour donc dare-dare, nous arrivons devant l'usine où se trouvent quelques voitures civiles et militaires. Mon inquiétude monte encore d'un cran. Dès ma descente du camion, un homme s'avance rapidement vers moi, et me serre la main très chaleureusement. Je le reconnais tout de suite malgré sa tenue civile très smart : c'est MON pilote de MON aventure aéronautique. Il tient à me remercier ainsi que toute ma troupe pour le service rendu. Je suis un peu surpris quand même et rassuré, je dois l'avouer, je ne m'y attendais pas, et puis, on m'avait déjà dit « merci ». Je pensais plutôt à quelque chose de très grave.

"Mon pilote" donc, me présente les personnes et personnalités (oui !) présentes et je n'ai toujours pas retenu son nom. Puis il m'indique qu'il va m'emmener à Colomb-Béchar pour prendre le pot de l'amitié. Mon étonnement est grand, mais je ne peux pas m'absenter comme cela, surtout le soir, sans une autorisation formelle. Il précise que je n'ai qu'à téléphoner à mon Chef pour avoir confirmation et autorisation. Sitôt dit, sitôt fait, mon commandant de compagnie m'affirme que j'ai l'aval de mon chef du bataillon de fusiliers et que je dois me mettre en tenue militaire dite de sortie, mais sans plus d'explications.

Douche et changement de tenue car cela fait plusieurs mois que je n'ai pas mis ma tenue bleue : ici, la tenue de combat est brûlée, en 3 mois, par le sel de la transpiration.

Les "gens" qui sont venus m'accueillir distribuent des "cadeaux" à ma troupe (nous sommes une vingtaine) : des caisses de bière pour une bonne semaine de grosse consommation et un repas pour la soirée plus que nettement amélioré pour l'ensemble de ma section. C'est un grand merci qu'ils nous font : il n'a rien de virtuel et bien loin du prix du verre d'eau... ! Quels cadeaux magnifiques : ils sont la gratitude de mon pilote et son passage.

Nous n'en attendions pas tant. Nous n'attendions rien ! On nous avait dit merci à l'aérodrome en ramenant l'avion. Cela me semblait suffisant. Je m'en souviendrai toute ma vie. J'en ai encore une larme ! Curieuse guerre d'Algérie où se révèlent tant de haine, mais aussi tant d'amitié !

Mais ça ne s'arrête encore pas là !

Me voilà emmené en direction de Colomb-Béchar. Je pense que nous allons nous diriger vers l'aéroport civil pour prendre le « pot dit de l'amitié », eh bien non ! Nous nous rendons à la salle des fêtes de Béchar (ou de réception, je ne sais plus quel était le terme usité à l'époque).

Accueil royal !

Un monde fou dans la salle. Des applaudissements à mon arrivée. Sont présents, parmi les invités, toute "la strass" y compris le général commandant de secteur. Ma "fausse modestie" m'interdit de m'étaler, mais discours, nouveaux remerciements pour la récupération de l'équipage et le

À quoi servait le Tiger Moth F-OAXN ? Difficile de trouver une information sur ses missions particulières. Nous savons qu'il a appartenu à l'Aéro-club de TLEMCCEN - à l'Aérodrome de SIDI-BEL-ABBES et Radié le 19.10.1960.

Sophie Adenot Spationaute Gujanaise

Au sein de la Direction Générale à l'Armement (DGA), depuis 2019, la Gujanaise Sophie Adenot, seule femme pilote d'essais en vol expérimental sur hélicoptère, opère au Centre d'Essai en Vol de Cazaux.

Lieutenant-colonel à 38ans, Sophie, la tête dans les étoiles mais les pieds bien sur terre raconte :

« Les essais en vol, c'était mon rêve de petite fille ». Sans doute, les histoires que lui racontait son grand-père, mécanicien dans l'aéronautique, y sont pour quelque chose. Certitude qu'elle confirme en se rappelant toutes les biographies qu'elle a dévorées.

« J'ai lu beaucoup de biographies d'aviatrices et de femmes scientifiques pionnières : Maryse Hilsz, Marie Curie, Claudie Haigneré... J'ai toujours été fascinée par les hélicoptères. J'ai testé un peu l'avion de tourisme quand j'étais élève ingénieure, j'ai même passé mon brevet de pilote privé, mais sitôt que j'ai mis le pied dans un hélicoptère, j'ai compris que c'était dans cette voie que je voulais m'orienter ». C'est au cœur de l'Armée de l'Air qu'elle va atteindre cet objectif.

sauvetage de l'avion. Des gens m'entourent, me questionnent, ils veulent savoir. Tout le monde veut trinquer avec moi.

Je n'en reviens pas. Je ne pouvais imaginer l'importance du service rendu. Il est vrai que nous avons sauvé l'avion, mais l'Homme à la serviette avait, lui, une importance capitale pour le Pays et... le pilote aussi. **Et puis "on" veut savoir pour l'opération de nettoyage de la voie ferrée...**

Le champagne coule à flot, il est frais, se boit bien. Il n'y a que cela comme boisson.

À compter de ce jour, je ne vais pas oublier le nom du pilote que nous avons sauvé de la mélasse. Il s'appelle « Z », c'est le fils de « Z », propriétaire d'un célèbre champagne d'Epernay.

Ce fut un grand moment d'émotion, d'amitié, une démonstration de gratitude pour des gestes qu'il nous avait paru si normal d'accomplir et pour lesquels je n'attendais rien en retour.

Tout ceci avait été fait, en impliquant beaucoup de monde, dans une discrétion totale pour que la surprise soit la plus grande possible et pour marquer l'événement d'une belle pierre blanche.

Une pierre de plus à l'édifice, mais quelle pierre et quels souvenirs !

CW



Très rare photo de NOTRE "Tigre" » prêt à son « envol » routier car nous avons autre chose de plus important à faire que de prendre des photos. (Avec un chèche autour du cou, le soldat de dos est l'auteur de cet article).

Pendant 12 ans, elle participera à des missions dans des escadrons opérationnels pour la recherche et le sauvetage au combat, notamment en Afghanistan...

En 2017, après sa sélection à l'École du personnel navigant d'essais et de réception (EPNER), elle devient la première femme pilote d'essais expérimental d'hélicoptères. La France en compte 12 au sein de la DGA entre Istres et Cazaux.

Depuis 1955, la seule autre femme française était Jacqueline Auriol qui avait obtenu cette qualification.

Extraits de l'article de "La Dépêche du Bassin" de Fabienne Amozigh.

Avec nos remerciements.

(LR)



Social

Cotisations : rappels

Adhérents : N'oubliez pas de joindre à votre cotisation AAAG, une enveloppe timbrée pour le retour de votre nouvelle carte.

Membres de droit carte blanche écriture bleue 17€

Associés de droit carte blanche écriture orange 13€

Parrainés carte blanche écriture verte 18€

Membres non affiliés à l'AG2R : réglez votre cotisation AAAG avant le 21 avril 2023, date de l'Assemblée Générale.

AG2R Rappels

-Cotisations 2023: moins de 65ans 55,14€ – 65 ans et plus 69,57€

-Prélèvement des cotisations : Elles seront prélevées sur votre compte, début janvier 2023.

-Résiliation : Si vous souhaitez résilier votre contrat, adressez le courrier à : AG2R - Marseille avec copie à l'A.A.A.G.

Remboursement pour chambre particulière

Demandes à transmettre par courrier, en mentionnant la référence de la convention AAAG/AG2R : A990567M, ainsi que votre numéro d'affiliation accompagnées du bulletin d'hospitalisation et de la facture acquittée sur laquelle figure votre reste à charge, à :

M. Nicolas Bonneau - Direction Régionale d'Aquitaine
1 rue de la Seiglière CS11959 Bat.C 33088 Bordeaux cedex

Contact UNEO

1) Sud Gironde et Nord des Landes : Stéphane Dulaurans
06.07.78.51.70 ou par Mail : s.dulaurans@groupe-uneo.fr

2) Bordeaux et Région Aquitaine : Alexandru Boianciu
06.85.59.57.21 ou par Mail : a.boianciu@groupe-uneo.fr

ou, vous consultez votre guide "ÊTRE UNEO".

Demandes de remboursements, frais d'obsèques, capital décès, aides sociales..., sont à adresser selon le cas à :

UNEO mon service client TSA81415 53106 Mayenne cedex

Ou SOLIDARM Pôle accompagnement social

TSA91416 53106 Mayenne cedex

Ils nous ont quittés

André Dumora, Jacqueline Oddoux et André Pracisnore, nous ont quittés. Nos pensées vont aussi vers tous ceux qui sont touchés par ces disparitions à qui nous adressons nos plus sincères condoléances.

Ils nous ont rejoints

Alain Botti, Michèle Gallardot, Éliane Obis, Christian Pérat et Patricia Votion nous ont rejoints. Bienvenue chez nous.

Contact France Mutualiste

Sur rendez-vous, avec Frédéric Hourdé, au siège de l'AAAG, les mardis 17 janvier, 14 février, 14 mars et 18 avril. 2023.

au 06 07 10 98 42 ou par mail : f.hourde@la-france-mutualiste.fr

AAAG JEUX

Corrigé : Kézako 1. C'était la valeur du nombre « pi » : rapport constant entre la circonférence d'un cercle et son diamètre, soit les premiers chiffres 3.141592653 que l'on peut faire suivre avec des milliers de décimales. 3.1416 est ce que TOUT le monde connaît et emploie.

Corrigé : Kézako 2. $\pi \times 50 = 157.08$ cm. 1,60 m de ruban : j'abandonne le projet. La boîte restera sans ruban ! ».

Nota : Reporté par manque de place, vous retrouverez Monsieur Jeu dans notre prochaine édition.

Il est des idées d'une telle absurdité que seuls les intellectuels peuvent y croire.

Chaque génération se croit plus intelligente que la précédente et plus sage que la suivante.

George Orwell

Démarches à faire lors d'un décès

Obtenez un mémo (non exhaustif) en vue de simplifier les démarches à effectuer lors d'un décès, soit par internet ou sur notre site ou par courrier contre une enveloppe de format C5 (162x229), à votre adresse et affranchie de 2 timbres.

Mise à jour de vos données

Communiquiez-nous tout changement d'adresse postale, internet, numéro de tél fixe, mobile, même sur liste rouge.

Beaucoup d'entre-nous ont un bulletin d'adhésion dont les données remontent à 1992. Il est donc nécessaire, dans beaucoup de cas, de les mettre à jour.

Or, 34% seulement, nous ont retourné les fiches de renseignements complétées, qui étaient jointes au bulletin d'avril 2022.

Ces informations restent strictement à l'AAAG et ne servent uniquement, qu'en cas de besoin, notamment pour pouvoir joindre rapidement les personnes concernées.

Nos annonceurs

GROUPE BARRAULT Rechanges autos toutes Marques

13 Avenue Gustave Eiffel La Teste de Buch Tel : 05 56 54 44 88.

accorde **20% à 40% de remise** selon les pièces.

Andernos (7 rue Panhard Levassor) et Biganos (11 rue Louis Braille).

GÉNÉRALE DES SERVICES ARCAÇON

11 Rue Victor Hugo à La Teste de Buch. Tel 05 57 15 80 33

ou : mazzocco.s@gdservices.fr **Ménage, repassage, bricolage, entretien jardin... ouvrant droit à réduction d'impôt.**

M. Mazzocco, membre de l'AAAG, vous réserve le meilleur accueil.

LA MAISON DES OBSÈQUES : Centre Funéraire du Bassin

Sur présentation de la carte AAAG à jour **Remise de 10 %**

aux familles des adhérents pour plaques, fleurs, cercueil,

La Teste de Buch : 180 avenue Denis Papin 05 56 83 20 64.

Gujan-Mestras : 11A av de Lattre de Tassigny 05 56 54 48 34.

Arcachon : 14 Bd du Général Leclerc 05.56.22.73.74.

permanence24h/24h -/7j/7j : **email : cfb@bbox.fr**

FRUITS ET PRIMEURS "Au Jardin de Buch"

"L'Amicaliste" Marc Larroque sous le marché de La Teste.

Présentez la carte de l'AAAG. **Meilleur accueil assuré.**

SECURITEST Contrôle technique 8 avenue de Binghamton

33260 La Teste de Buch. Tel 05 56 54 12 32 : **Remise 10 %**

IMMOBILIER sur le Bassin Sud

Membre AAAG, **Thierry Duparc**, se propose de vous conseiller

et de vous accompagner dans la vente de votre bien ou d'effectuer

une estimation de votre logement, au meilleur prix du

marché. 06 29 35 85 86 thierry.duparc@lafourmi-immobilier.com

Retraite du combattant

Le paiement semestriel de la retraite du combattant sera reporté d'un mois à compter du 1er janvier 2023.

Le semestre du 01/09/2022 au 28/02/2023, sera versé fin février 2023 au lieu de janvier 2023 etc. pour les versements suivants.

AAAG INFON° 119

Directeur de publication : Jean Boulade

Rédactionnel, coordination,

mise en page :

Georges Billa, Thierry Duparc

Comité de rédaction :

Jean-Louis Ablancourt,

Patrick Bissey, Jacques Bize

André Boisnaud,

Willy Chiale, René Léry,

Pascal Martin, Daniel Ressiot

Roger Martin-Fallot, Patricia Richou

AAAG 1 av. Montaigne

33260 La Teste de Buch

Tel : **05 57 52 82 19.**

Mail : anciens.de.air@orange.fr

Contact CUB : Jean Riguet

06 36 47 85 66 ou **05 56 87 44 79**

Mail : nano.riguet@orange.fr

Site internet :

Pascal Martin **06 81 66 54 86**

www.a-a-a-g.fr

Permanence mardis et

jeudis de 9 à 12 heures.

JOURNÉE ALSACIENNE "CHOUCROUTE"

Vendredi 24 février
2023

Avec votre bonne humeur coutumière : verre, assiette, couverts...
à 12 heures à la Salle des fêtes de Cazaux.

Animation et Ambiance AAAG.

Apéritif : Kir Alsacien, Choucroute garnie,

Munster, Tarte aux fruits, Vin Riesling, Bière à la tireuse, Café.

Date limite d'inscription jeudi 16 février 2023. Voir bulletin ci-joint.

26 €

31ème Assemblée Générale Vendredi 21 avril 2023 au "tir au vol" d'Arcachon

Ordre du Jour, appel à candidatures, le bulletin d'inscription et toutes autres informations,
vous parviendront par courrier séparé courant mars 2023.

À l'issue, nous partagerons le pot de l'amitié.

12 HEURES 30 REPAS DANSANT

ANIMÉ PAR NOTRE BRILLANT ORCHESTRE Tarif inchangé par personne : 46 €.

Soupe de champagne et amuses bouche, Terrine de saumon, Suprême de pintade,
Gratin Dauphinois et Fagot d'asperges vertes, Plateau de fromages, Salade,
Verrine forêt noire, Vins, Café et son chocolat.

ON S'EST BOUGE' !



La jeunesse est un état d'esprit. Merci et Bravo !

LOTO AAAG

Samedi 10 décembre 2022

Malgré une météo déplorable, le loto s'est déroulé dans une ambiance sereine et festive. Les participants, très nombreux, ont tous répondu présent en dépit de la coupe du monde de football. Les résultats de ce match ont été annoncés, au fur et à mesure, au cours de cette soirée.

La qualification a été célébrée, la Marseillaise entonnée et le public s'est levé spontanément. Notre loto a pu reprendre après cette séquence. Un grand merci à tous les organisateurs qui se sont dépensés sans compter pour la réussite de cette soirée. La nuit a été bien courte pour les « œuvrants ». LR

La Crèche dans la Légion

Dans la Légion Étrangère, Noël et Camerone sont les deux grandes fêtes annuelles. Dans tous les lieux où stationne le légionnaire, la crèche vivante est renouvelée chaque année selon un thème choisi localement, elle rappelle la naissance du Divin Enfant chanté en chœur avec les chants traditionnels.

Cette année, l'Amicale des Anciens de la Légion Étrangère de Parentis en Born, rendait hommage aux chiens de guerre et à leurs maîtres : couples légendaires souvent au plus près des pièges et de la mitraille, à qui beaucoup, combattants et civils dans les opérations de secours, doivent la vie.

Un film-vidéo, retraçant l'Histoire de la Légion, emailée

d'innombrables actes d'héroïsme, a rappelé qu'avec des milliers de morts pour la France, la Légion est présente dans toutes les batailles que la France mène depuis 1831. LR



Petit Papa Noël de passage, Samedi 10 décembre 2022.

accompagné du violon et du chœur de l'assistance.